

令和3年度 第2回新たなモビリティ安全対策ワーキンググループ

議事要旨

1. 日時：令和3年12月2日（水）15：00～18：00

2. 場所：AP虎ノ門11階「A」（リモート会議を併用）

3. 出席者（委員）：

中野委員長、河合委員、小野委員、岩貞委員、鳥塚委員、米田委員、
森安委員、岡井委員

4. 議事

（1）関係者ヒアリング

（資料3-1）（公社）全日本トラック協会 提出資料

全日本トラック協会より、電動キックボードなどにかかる交通安全対策、電動キックボードなどに求める車両の安全対策、及び広報・周知活動等の推進についての意見説明がなされた（国土交通省による代読）。

ワーキング上での意見・質疑なし。

（資料3-2）（公社）日本バス協会 提出資料

日本バス協会より、電動キックボード（小型低速車）に関する懸念点、及び対策等についての意見説明がなされた。

主な意見・質疑は以下の通り。

○ バス特有のリスクとして、左折時の巻き込みや、路線バスの乗降位置への電動キックボード等の進入等、車両との接触を伴わないが利用客に危険が及ぶような場面があると考えられる。その他、何か考えられるリスクはあるか。

⇒ バスの場合、停留所での停止後、後写鏡等で乗客の安全を確認しドアを開けるが、自転車より狭い場所を通り抜けられる電動キックボードでは、接触等の危険度が増すことが懸念される。また追い抜き等において、バスによる接近回避時の車内事故の発生を危惧している。（日本バス協会）

（資料3-3）（一社）日本自動車工業会 提出資料

日本自動車工業会より、新たなモビリティの車両区分、状態変化モビリティ、保安基準、及び不適合車両の排除等についての意見説明がなされた。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 欧州 EN 規格の EN17128 における Pedestrian Mode について、歩道を走行する際の表示等の規定があるとのことだが、歩道を走行するには速度規制がかかるような基準はあるのか。また小型低速車の速度について 20km/h が望ましいとあるが、上限を 20km/h とした基準が望ましいとの意か。
 - ⇒ 欧州 EN 規格は、6km/h を境として歩道走行モードと車道走行モードを切り替える内容である。なお、歩道走行モードの際のみ点灯する警告灯のようなものを表示させるルール、及び確認方法も定められている。また速度については 20km/h を上限とする基準が望ましいと考えている。(日本自動車工業会)
- バス等への持ち込みについて、自転車の持ち込み等についての基準があると思うが、どこで規制されているのか。歩道を走行するような簡便なものを持ち込んでいる現状もあり、是非も含め気になるポイントである。
 - ⇒ バスへの持ち込みについては、道路運送法下の省令である旅客自動車運送事業運輸規則にて、危険物等の持ち込み等を禁止している。また一般乗合旅客自動車運送事業標準運送約款にて、無償または有償となる持ち込み品等が定められている。(国土交通省)
- 欧州 EN 規格の EN17128 の内容について、表示の規定等はどのようなものか。また小型低速車等では運転免許が不要となる場合、原動機付自転車では運転免許が必要であるためユーザーにとっては複雑になり、別途車両区分を定めたほうがわかりやすいと思う。
 - ⇒ 欧州 EN 規格の EN17128 の内容については、Pedestrian Mode では 6km/h 以上の速度が出ないようにすること、及び状態を示す警告灯等の装備が必要であり、確認方法が定められている。また現状、自動車工業会として車両区分の提案については考えていないが、利用者にとってわかりやすい設定や周知が必要と考える。(日本自動車工業会)
- 車両への持ち込みについて、危険物の対象としてバッテリーも含まれているのか。また大きさ等の規定はあるのか。持ち込みに関しては可能性として想定しておくことが必要と考えており、現在の規定をベースとした場合、今後議論が必要になるという理解でよいか。
 - ⇒ 旅客自動車運送事業運輸規則 52 条において、持ち込んで서는ならない物品が定められており、その 1 つとして電池が定められている。一般乗合旅客自動車運送事業標準運送約款においては、長さ 1 m 以内のものは無料で持ち込めることとなっている。また小型低速車の取り扱いに関しては、ご理解の通り、今後の議論が必要になると考えている。(国土交通省)

(資料 3-4) 日本電動モビリティ推進協会 提出資料

日本電動モビリティ推進協会より、新区分モビリティへの提案事項、及び今後議論が必要と思われる事項等についての意見説明がなされた。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 型式認定制度の適用が困難とあったが、具体的にどのような点からか。

- ⇒ 普及の担い手となっている主体者は製造メーカーではなく、輸入事業者やサービス事業者であるため、型式認定制度への対応が困難と考えている。そのため、新しい法規制を遵守する運用に切り替えることで、小型低速車の普及促進につながるかと考える。(日本電動モビリティ推進協会)
- ブレーキについて、既存の原動機付自転車の保安基準は引き続き電気ブレーキ不可で、小型低速車は可とする提案の理由を教えてください。
- ⇒ 既存の原動機付自転車を不可とするということではなく、既存の保安基準においても電気ブレーキや回生ブレーキでは基準を満たさないと考えている。原動機付自転車のブレーキについては、前提として速度域や重量等、また電源喪失時のフェールセーフを考慮し、高い水準で設定されていると考えている。一方、小型低速車は軽量かつ比較的低速であり、電源喪失時に2系統のブレーキ機能が同時に失われる可能性は低いと思われるため、電気ブレーキの利用も許容できるのではないかと考えている。なおこのような観点から、今回重量に関する提案も含めている。(日本電動モビリティ推進協会)
- 被視認性の配慮について、具体的にどの程度までの確保が必要と考えているか。またこれまでに、被視認性が不足していたことによる事故事例や、問題視する声はあるか。また、現状様々な名称が用いられているが、わかりにくさや統一すべき等の議論はあるか。
- ⇒ 被視認性については、小型低速車が車道等を他車両と一緒に走行することを想定すると、明るさの基準等は既存の原動機付自転車と同等であることが適切な基準と考えている。また国内においては特例措置を除き、基本的には原動機付自転車の保安基準に適合したものが公道を走行していると考えており、特に被視認性に関する事故や問題視等の情報は無い。ただし海外では、被視認性の問題によりブレーキランプが必須とされたり、ウインカーや反射板の義務化等も行われたりしており、被視認性の担保は重要な部分と考えている。名称については、皆が基準として持てるものにする必要があると思われ、名称を定め運用し広まることを期待する。(日本電動モビリティ推進協会)
- 重量について、目安となるような例として、他国の情報や他乗り物、協会としての提案の数値等があれば教えてください。
- ⇒ 現時点における提案重量等はないが、マイクロモビリティ推進協議会による、昨年の実証実験時の資料に重量規定が入っていたと思われる。(日本電動モビリティ推進協会)
- ⇒ 昨年度実施した一回目の新事業特例制度の実証実験における報告書に、重量規定について協議会として記載していたと思われるが、現在実施している二回目の実証実験では、重量に関する検討や調査が論点化されておらず、協議会としての整理は済んでいないのが現状である。ただし重量に関する定義が必要ではと考えており、今後小型低速車として様々な車両が出てくるのが想定されるため、今回対象とする小型低速車の上限值としての重量規定があるほうがよいのかもしれない。現状における電動キックボードとしては、バッテリーのサイズや用途にもよるが、概ね15kgから30kg程度の重量である。(マイクロモビリティ推進協議会)

- ⇒ 小型低速車という枠組みの中で、高齢者を対象としたもの等として立乗りではない方式で安定した車両も今後想定され、その場合には立乗り式の車両よりも重くなると思われるため、ブレーキ等とも関係が出てくると考えている。(日本電動モビリティ推進協会)
- 従来の車両の場合には制動距離で基準が定められていたが、電動キックボードの場合には乗員が安定して停止可能なことが重要とも思われる。ユーザーの安全が保たれるブレーキの基準が必要と思う。
- ⇒ 現状では原動機付自転車と同様に、制動距離を元にした基準に準じて電動キックボードを製作しているが、効き過ぎるとの声もある。車両重量が軽いことにも起因しているため、今回電気ブレーキについての提案も行ったところ。補足として、昨今ディスクブレーキがワイヤ式ではなく油圧式も増えてきている。油圧式の場合、油量確認のための機構が必要となるため、電動キックボードへの装着はミスマッチとも考えており、細かな検討が必要になると考える。(日本電動モビリティ推進協会)

(資料3-5) マイクロモビリティ推進協議会 提出資料

マイクロモビリティ推進協議会より、新たなモビリティの車両区分、状態変化モビリティ、保安基準、及び不適業車両等の排除等についての意見説明がなされた。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 最高速度について、機能的に最高速度を制御することができるとは、具体的にはどのような制御をしているのか。また下り坂では回生ブレーキをかけることはないのか。また出力制限は設けないことを提案しているのか。原動機付自転車には600ワット以下との制限があるため、それ以上となると疑問が残る。
- ⇒ 各社若干方法が異なるが、主流としては設定された最高速度を検知すると、アクセルを押しても電流が流れなくなるように制御している。厳密には最高速度に達する直前の加速度の影響はあるが、下り坂以外では最高速度の設定以上の速度が出ないような設定は可能だと思われる。ブレーキがかかるのではなく、追加の加速がかからない設定が可能というのが正確な表現と考える。また機能的には設定した最高速度を超えた際に回生ブレーキをかけることは可能であり、実装している企業もあるが、賛否両論ある。回生ブレーキが強いと後輪が上がり、安全性への懸念がある。また出力制限については、制限を設けるべきではないということではなく何がしかの制限を設けるべきと考えるが、記載の趣旨としては、どのような機構で最高速度の制限を定義するかも重要と考えているということである。最高速度を制限する基準が粗いものである場合、一定条件下では最高速度が制限されるが、特殊な操作をした場合に制限速度以上の速度が出てしまうという可能性を懸念している。(マイクロモビリティ推進協議会)
- 状態変化モビリティについて、機体の一部の表示が変わるものとあるが、想定しているのは後部のみか、または前部も含めてか。歩道走行の際、歩行者にとっては前方から接近する車両が正しい状態か否かを知りたい。通過した後では遅い。

⇒ 協議会における議論が十分ではないが、ご指摘の通り前部にもあったほうがよいかも。前提として業界団体としてはゼロベースで考えて機体を製造しており、ご意見があれば伺いたく、真に必要なものが何であるのか整理頂きたい。(マイクロモビリティ推進協議会)

- 状態変化モビリティの表示について、新たなランプ等を装備するのか、既存のランプ等を用いるのかを考えた場合、既存のランプ等を用いた前方への表示を想定するとウインカーまたは前照灯になると思われる。そのような既存のランプ等を、状態表示として常に灯火しているランプ等にすることについて、何か考えがあれば伺いたい。

⇒ それぞれの灯火の目的を整理した上で、必要性に応じて求められる性能があり、結果として他装備との併用は困難な場合もあると考えている。どのような灯火が必要かについてこの後議論を予定しており、その内容を踏まえて頂きたい。(国土交通省)

(資料3-6) 日本自動車輸入組合 提出資料

日本自動車輸入組合より、型式認可制度の基準調和、及び制動装置の保安基準規制緩和等についての意見説明がなされた。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 前輪の制動装置について、停止までブレーキがかかるという理解でよいか。またはアクセルオフの際に回生分で抵抗になるのみか。
 - ⇒ 前輪の制動装置については、回生分による抵抗のみで、停止までブレーキがかかるものではない。(日本自動車輸入組合)
- ドイツにて認可を取得し販売が行われているとのことだが、現状における問題点や課題としてどのようなものがあるか。また制度発効と認可の時期は。
 - ⇒ 現状ヒアリングができておらず、回答となる情報を持ち合わせていない。また正確な認可時期についての情報を持ち合わせていないが、既に販売されている機体が含まれた内容で基準が作られているため、その近辺の年代と推測される。(日本自動車輸入組合)
- 制動装置は独立した2系統を有することを要件として提案しているが、2系統には回生ブレーキも含まれるとの理解でよいか。また回生ブレーキは停止までを求めず、減速装置としての機能ということか。また後輪にドラムブレーキ及び足踏みブレーキとあるが、後輪に2系統装備している理由は。
 - ⇒ 回生ブレーキも2系統の1つとして認めてもらいたいという要望である。また回生ブレーキについては、減速機能と考えている。また後輪の2系統のブレーキについては、重心が前方よりであることから、安全性の担保のために前輪に強力なブレーキを装備せず、後輪に装備している。(日本自動車輸入組合)
- 後輪の足踏みブレーキについて、上から踏むことで制動がかかるということか。
 - ⇒ 上から踏むことで、泥除け部分の裏側の抵抗により停止する。(日本自動車輸入組合)

(2) 主な論点について

(資料4) 主な論点についての考え方(案)

国土交通省より、第一回ワーキングにおける主な論点についての考え方(案)についての説明がなされた。なお、主な論点についての考え方(案)に先立ち、前提となる条件及び調査として、警察庁より「(参考資料1) 警察庁における検討状況」の説明がなされた。また国土交通省より「(参考資料2) 電動キックボード等の車体の性能調査」、「(参考資料3) 原動機付自転車と自転車の事故統計」、及び「(参考資料4) 海外における電動キックボード等の保安基準の調査」についての説明がなされた。

主な意見・質疑は以下の通り。

- 電動キックボードの性能調査について、一般的には出力が上がると最高速度も上がると思われるが、そうならないのは何等かの装置が付いているということか。またブレーキについて、制動距離に幅があり、車体重量が軽いにも関わらず制動距離が長い機体もあるが、その理由は、タイヤがロックしていたことも考えられ、制動距離で規定する場合にはタイヤの評価も必要になるかもしれない。また夜間の被視認性について、キックボードの使用環境として街灯のある街中等が想定されるため、暗所での被視認性も重要であるが、明所での被視認性も重要と思われる。
⇒ 出力と最高速度の関係性について、速度に制限がかけられているのか等、現時点では考察が出来ていない。また制動距離については、複数回の平均値で示しているが、車両毎に備え付けられる制動装置の数や種類に違いもありその影響も考えられる。また被視認性について、今回の実験の内容としては、現在の自動車もしくは原動機付自転車の後部反射器や尾灯の試験に準じて実施したものである。(国土交通省)
- バス等への持ち込み時のバッテリーの安全性については議論がされるのか。バッテリーについては多視点からの検討が必要と考えられ、また質についても多様と思われることから、製造者によってはガイドライン等が必要とも思われる。基準化については別問題だが、小型低速車のバッテリーについてどう考えるかを盛り込んで頂ければと思う。また小型低速車の名称について、もし電動車であることが前提であるのなら、現区分との区別も考慮し、電動低速車等の名称とすることで明確化されると思われるが、小型低速車を用いる方向か。
⇒ バッテリーの安全性についてはご指摘の通り確保されるべきと考える一方、試験法は国連規則で規定されている非常に難しい内容である。基準として設ける場合には、電動キックボードの製造者や販売者が対応可能な基準として、例えば複数存在する国際的な認証のうち、いずれか一つでも取得しているバッテリーであることを要件とする等、配慮が必要になると考えている。また名称には、法令上の名称とユーザーが分かりやすいようにつけられる通称があると考えている。法令上の名称については一定の制約下で決める必要があるが、通称についてはユーザーにとって必要な情報が伝わるようなものとなるようよう考えていきたい。小型低速車は仮称と考えているが、検討を進める中で形状により保安基準が異なる可能性もあり、名称も分けたほうがユーザーにとって分かりやすい可能性もあるため、小型低速車という名称ありきではない。(国土交

通省)

⇒ 法令上の用語については、調整も含め難しい部分や分かりづらい部分もあると思われるが、来年施行するサポカー限定免許のように、わかりやすい愛称、通称については考えていきたい。現状では交通ルールを見直すにあたり、モビリティの大きさや速度に着目して議論を進めてきたことから、小型低速車と仮称としてつけている状況である。(警察庁)

- 乗車定員1名について、自転車の場合には子供を乗せることが許可されているが、小型低速車においては許可しない想定か。また夜間の被視認性について、街中であれば他発光物があるため、それらに埋もれてしまい非視認性が落ちる感覚がある。自転車の場合には、自身で点滅するライトを装着している例も多く、被視認性も高いが現状の基準では点滅する仕様は認められていないと思われる。特にキックボードの場合には設置位置が低いため見にくくなることから、より目立つものを考えて頂きたいと思う。また現在の案では前照灯の基準が示されていないため、整備して頂きたいと思う。車輪が小さいことから、少しのギャップでも容易に転倒してしまうことが想定されるため、電動キックボードのドライバーが転倒しないような対策をして頂きたい。

⇒ 乗車定員については、一人とする提案である。現状の車両をみると一人乗りが多く、二人乗りを前提とした場合には車両への要求性能も高くなるため、まずは一人乗りを対象に保安基準を整備し、二人乗りのニーズによって今後、必要とされる保安基準を議論することが適切と考えている。また点滅する仕様についてはご指摘と同様の考えを持っており、識別点滅灯火として提案するので後程議論頂きたい。また前照灯の基準について、今回の資料は原動機付自転車の基準項目の削除・追加の例を示しているものであり、資料4に記載されていない基準に関しては、そのまま原動機付自転車の基準の適用を念頭に置いており、前照灯も含まれている。(国土交通省)

- 重量で規定すると、バッテリー容量を大きくするために、過度な軽量化により車体強度等の安全性を低下させてしまう等の悪影響も懸念されるため、寸法と最大出力での規定が適切なのではないかと考える。詳細な安全性試験を小型低速車のバッテリーに課すのは過度ではないかと思うが、少なくともバッテリー容量については何等かの上限を定めるべきではないか。またブレーキについて、回生ブレーキも一つの手段と考えている。ブレーキは2系統必要であると考えられるが、1系統が故障した状態でも安定して確実に停止できることとの要件が満たされれば、物理的なブレーキに限る必要はないのではと考える。ただし制動距離は原動機付自転車と同等のものが必要であると考え。また被視認性について、都市部だけでなく、暗い場所での使用も想定される。夜間の被視認性として尾灯は必要であるが、それだけでは不十分かもしれない。車体への装着の制限もあるため、反射ベストの着用について、本来は義務化を望みたいが、少なくともヘルメットと同様に強く推奨することで、被視認性が格段に向上すると思われる。また前照灯について、特に車輪の径が非常に小さい電動キックボードにおいては段差等で転倒する恐れがあるため、夜間も段差等を視認するために重要と考える。段差等での走行性能として、通常想定される程度の段差は安全に安定して乗り越えられることを確認する必要があると

思う。

⇒ 車両に関するご指摘・ご示唆は理解した。バッテリーについては、試験法に代えて最大容量を規定するとの方法もあり得ると考える。(国土交通省)

⇒ 反射ベストについては自転車も含めての内容と思われ、反射材についても各種出てきている状況でもあるため、推奨の方法については考えていきたい。(警察庁)

- 道路交通法における車両区分と整合を図る必要については、ご提案の通りと考える。免許が不要のため、これまでと異なる区分での整理が予想されるが、車両法においても原動機付自転車の中ではなく、異なる区分での整理のほうがわかりやすいと思う。また制動装置について、特に歩道走行時において下り坂で速度が上がってしまうことは危険と考えられ、回生ブレーキを用いた工夫ができるのではないかな。また制動距離について、原動機付自転車を参考にすることも考えられるが、自転車に近い乗り物とも考えられ、自転車の制動距離もひとつの基準になり得るのではないかな。また後写鏡については必要ないと思われる。また状態変化への対応について、点滅するライト等により、被視認性ととも状態変化も表す工夫ができるのではないかな。またバッテリーについて、廃棄の際に容易に分離できる構造が必要なのではないかな。また準備期間について、電動キックボードの場合には準備期間が長いと複雑な状況になることが予想されるため、可能な限り短くすることが望ましいのではないかな。また資料中に車両と機体との文言が混在しているため、車両に統一したほうがわかりやすいと思う。

⇒ 原動機付自転車の中に入れるべきではないとのご指摘について、現状の原動機付自転車とは異なるモビリティであることを示す必要があると考える。一方、法令上の記載については、例えばバスもトラックも乗用車も全て自動車とされるようになっている。周知の際には今後決定する名称を用いて図っていきたい。また下り坂等における歩道走行時の速度制限については、技術的な難易度とコストとのバランスを踏まえる必要があるかもしれない。またバッテリーの廃棄と制動距離については検討してまいりたい。(国土交通省)

⇒ 道路交通法において自転車の制動装置については、10km/h でブレーキをかけた際に3m以内の距離で停止することとなっている。また前輪及び後輪を制動できるという要件である。(警察庁)

- 乗車定員について、基本的に自転車等は一人と定められており、都道府県で認められている場合には子供を前後に乗車可能とされているとの認識である。協議会として現状の電動キックボードでの子供との二人乗りについては不可と考えているが、将来的に乗車可能となるような車両が現れた場合、再度議論できるようになっていれば十分であると思う。またバッテリーに関して、最高速度と出力の上限が定義されている前提で、電動アシスト付き自転車や原動機付自転車では、バッテリー容量の上限については定められていないとの認識であるため、電動キックボードのみに定義をする理由を教えてください。現状、シェアリングやレンタルが前提の企業が多いところ、米国にてシェアリングの企業が登場した際には、5時間程度の走行で充電が切れるものが多かったが、現時点では3日間程度充電が持つ車両が増えており、技術進歩の過程の中でバッテリー容量が上がる方向に進んでいる。

- ⇒ 国土交通省において乗車定員を定める場合、省令以下において規定されることが想定される。今後、二人乗りの車両が登場した際に必要とされる保安基準を改めて検討することが適切と考える。バッテリーの容量に関する議論については、まずバッテリーの安全性基準の必要性についての意見があったところ、非常に大変な試験となるため、試験を科す代わりに容量に制限をかけてはどうかという前向きな提案があったと思う。既に実用化されている電動キックボードの容量を調べた上で、技術開発を阻害しない程度で、かつ安全を担保可能な水準が存在するのであれば、そこで定義することも一案だと思われる。ただしこれらのアイデアが実際に機能するかについては検証する必要がある。(国土交通省)
- 経済産業省で、ナンバー付きの電動キックボードでヘルメット不要とする実証実験が行われているが、混乱を招いていると思われる。省庁間で連携し、方向性が示された時点で、そのような実証実験は行わないといった流れを作って頂きたい。
 - 識別点滅灯火について、実施を希望することに加え、前方からも分かるようにしていただきたい。ただ既販売の車両に対しては後付け部品の開発・装着がされると思うが、基準適合していない車両にも装着して使用される恐れがあると考え。
 - ⇒ 今後の検討が必要であるが、国による調査等を行い、そのような問題が発覚した場合には製作者への指導や、ユーザーが購入しないよう社名を公表する等により、抑止していききたい。また確信犯として製作されることがあると思われるが、販売者を介在することになるため、店舗等に違法改造であることを周知する等、抑止していききたい。(国土交通省)
 - 識別について、自転車とEバイク間を切り替えて走行する社会実験も行われているが、識別の色等、可能な部分は共通化が望ましいと思う。また点滅の色について、青と緑は区別が困難と思われるため、他の色または点滅間隔等で区別する方法もあるのかもしれない。また販売店等への周知活動、情報共有は良いアイデアと考えるため、実施を望む。
 - ⇒ 原動機付自転車と自転車間の状態変化の識別については、どの状態変化を念頭に、また車両法のスコープも踏まえて、灯火器を義務付けるかの問題と考える。原動機付自転車と自転車間の状態変化の担保については、道路交通法として警察庁にて検討がなされていると思われるため、まずは委ねたいと考える。また識別灯火の色や点滅間隔については、ひとつのアイデアと思われるので、取り締りの現場の意見も踏まえ、できるだけ識別しやすい方法を考えたいと思う。(国土交通省)
 - 保安基準適合性の確認と実効性について、真摯に製作、対応している業者が報われる制度にして頂きたいと思う。現状では販売店を通さずに通信販売等で容易に入手可能であり、識別点滅灯火も即時に模造品が製作されると思われる。調査を実施する場合には、国土交通省、警察庁で連携して取り締りにも活かせるような協力体制を築いて頂き、適合車両は安心して乗車可能であり、不適合車は取り締り罰せられるシステムとして実行できるような体制を検討頂きたい。
 - ⇒ 警察庁とも共有し、連携をとりたいと思う。(国土交通省)
 - 真摯に対応している業者には、情報が伝わり基準に対応頂けると思うが、海外から

輸入した車両や、クラウドファンディング等により台数限定で製作する車両等への対応には懸念がある。そのような業者は、マイクロモビリティ推進協議会へ興味を示し、参入するといった動向はあるのか。

⇒ いくつか問い合わせを受けることはあると思うが、参入までは至らない。現在の会員は、法としては定められていない任意保険への加入や、ウインカーを装備する等の条件に同意した業者のみであるため、参入のハードルは高いと思われる。クラウドファンディングのように、PoC フェーズの業者を対象とした準会員のような位置付けは検討中であるが、現状では即時入会を希望しない可能性が高いと思われる。ただし問い合わせはあることから、今後関連省庁に相談の上、PoC フェーズで参入してくる業者にもルールの周知徹底が可能な会員制度や、会議体等の設定は協議会としての責任のひとつと考えており、改善の余地はあると思われる。車両の要件を認識していない業者が多く、周知徹底のための仕組みづくりが必要と考える。(マイクロモビリティ推進協議会)

- その他、ご意見等があれば書面等にて事務局に連絡願う。論点については、流れとしてはご賛同頂けたと思う。細かな部分のご意見はあったと思うので、事務局は整理願う。

(3) 今後のスケジュールについて

(資料5) 今後のスケジュール (案)

事務局より、次回のワーキングは2月頃を予定しており、小型低速車等に関して、制度と保安基準の骨子案についてご討議頂き、3月の車両安全対策検討会への報告を予定していることが説明された。

以上